

CAMERA DEI DEPUTATI

Sessione 1861.

*Proposta di Legge presentata nella tornata del 31. Genne 1862
dal Ministro dei Lavori Pubbli*

OGGETTO

Strade nazionali dell'Isola di Sardegna

Commissione nominata dagli Uffici per l'esame della medesima

Ufficio 1° Biancheri

» 2° Valerio

» 3° Salariis

» 4° Mari

» 5° Angelino

» 6° Grixoni

» 7° Susani

» 8° Nicloni-Braille

» 9° Sanguinetti

Relatore Valerio

Adottata nella tornata del

9. Luglio 1862

Pellaghi

SESSIONE 1861

N° 178-A

CAMERA DEI DEPUTATI

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE

composta dei deputati

**BIANCHERI, VALERIO, SALARIS, MARI, ARGENTINO, GRIXONI
SUSANI, MELONI-BAILLE, SANGUINETTI**

sulla proposta di legge presentata dal ministro dei lavori pubblici

nella tornata del 31 gennaio 1862

Strade nazionali nell'isola di Sardegna.

Tornata del 20 giugno 1862

SIGNORI! — Voi avete abbastanza chiaramente indicato qual sia il vostro pensiero sulla necessità di non risparmiare opere e sacrifici per apprestare all'attività nazionale italiana il principale fra i mezzi di sorgere potente, di affrettarsi, benchè venuta tardi, a riprendere quel posto che le è per natura dovuto, e da cui l'hanno così dolorosamente esclusa i mali governi che solo potevano mantenersi sulle divisioni degli animi, e sulla compressione dell'ingegno e delle industrie. Voi lo avete abbastanza apertamente dichiarato, perchè occorra darvi ragione del come il progetto di legge che mira a dotare la Sardegna di strade necessarie, venne accolto con favore dai vostri uffizi, e vi venga dalla vostra Commissione presentato ampliato per la misura delle opere e della spesa.

E se in questa via non si peritarono di spingersi con nobile coraggio e con risultato stupendo le antiche provincie del regno Subalpino, non sarà certamente che l'esempio non giovi e fallisca il successo al regno d'Italia, al quale natura benigna concesse tante e sì svariate risorse, cui solo manca che si tolgano gli ostacoli frapposti dall'uomo, e si preparino le vie pello scolo dei prodotti e si aprano i mezzi alle popolazioni di volgersi ai commerci d'ogni maniera che loro si af-

(178-A)

2

facciano pella privilegiata natura e posizione della nostra terra, delle nostre coste e dei nostri mari.

Lasciando adunque di trattare in genere delle ragioni che spinsero la vostra Commissione nelle determinazioni che vi propone di sanzionare, noi ci limiteremo a dirvi le ragioni delle variazioni introdotte, sia nella forma che nella sostanza dello schema di legge sottoposto alla vostra sanzione, e specialmente a dimostrarvi che quella maggiore spesa che noi vi proponiamo è necessariamente richiesta per l'apertura di linee stradali di assoluta ed incontestabile necessità, da quest'Assemblea già riconosciuta, e specialmente voluta a trar partito dei felici eventi che costituiscono l'unità d'Italia, di cui la nobile Isola è gemma preziosa e sentinella che tiene le chiavi dei tesori suoi.

La proposta di dividere in due categorie le strade nazionali della Sardegna, e le parole della relazione ministeriale, che a questa proposta si riferiscono, diedero origine a gravi considerazioni in alcuni dei vostri uffizi ed a seria discussione nella vostra Commissione.

Verrebbe con questa ripartizione a pregiudicare sulla questione amministrativa che or pende variamente dibattuta, e verrebbe così implicitamente a preparare la revocazione della legge 23 ottobre 1859, n° 5710?

Non sarebbe in tal caso molto più razionale e conforme alle ragioni gravissime, che verranno in discussione quando quell'importante variazione alle leggi amministrative sarà presa a disamina, di limitare il provvedimento attuale a sanzionare quella spesa sola che possa occorrere per eseguire le strade nazionali più urgenti e di cui si hanno i progetti, rimandando al futuro lo stabilimento della rete?

La vostra Commissione fu unanime nel riconoscere che non si poteva, nè conveniva, con questa legge speciale antivenire sul giudizio del Parlamento sul punto di mantenere tutte a carico dello Stato le strade anche d'interesse provinciale, o di ricostituire il bilancio stradale provinciale quale esisteva per le antiche provincie già costituenti il regno, ~~subito~~ ^{prima} prima della legge precitata. Ma riconosceva ~~anzichè~~ ^{anzi} a grande maggioranza come non convenisse di sospendere lo stabilimento della rete sarda, e come fosse conveniente ad un tempo di ammettere una distinzione fra le strade che pel maggior commercio a cui debbono servire abbisognano di una maggiore larghezza, e quelle che possono servire con larghezza minore.

Nella prima convinzione inducevasi la maggioranza sul riflesso, oltre delle ragioni generali esposte nel principio di questa relazione, anche del fatto speciale che già si fosse con questa norma proceduto pella Sicilia, pella quale non fosse per avventura tanto grave il difetto di strade quanto lo è nella Sardegna.

Nella seconda veniva per considerazioni essenziali di economia; perocchè ammettendo di sette metri la larghezza delle strade di prima categoria, e di soli sei metri la larghezza di quella di seconda categoria, si ottiene nella costruzione delle strade di questa seconda categoria un risparmio di tremila lire per chilometro, che non conviene trascurare.

(178-A)

A concretare queste deliberazioni si combinò la redazione del primo articolo quale si presenta a confronto del progetto ministeriale.

Conseguenza di queste deliberazioni è pure quella di riunire in un solo lo stanziamento assegnato pel completamento della rete stradale proposta, invece di ripartirlo nelle due categorie. E ciò dà ragione del variato modo col quale si propone di scrivere l'ultimo articolo della legge, che a questo stanziamento si riferisce.

La enumerazione poi delle strade componenti la rete sarda in parte già eseguite od in corso di esecuzione, in parte da farsi di nuovo, si credette più conveniente di inserirla specificatamente nel corpo della legge per maggior chiarezza e precisione, piuttostochè riferirsi in parte al disposto di altre leggi; sistema che non è certo il migliore e quello che determina con precisione quello che si dichiara.

E nel rifare questa enumerazione si credette opportuno ai numeri 5° e 7° di determinare diversamente la denominazione delle due linee, secondo la natura loro intrinseca, e secondo i motivi che avevan dato ragione ai provvedimenti legislativi che le riflettono.

La nuova linea da Tempio al Parau con diramazione a Lungo-Sardo proposta dal Ministero, risponde ad un sentito bisogno e ad un debito di giustizia, e risponde pure ad una espressa dichiarazione del Parlamento che invitava il Governo a provvedervi coll'ordine del giorno adottato nella seduta del 3 ottobre 1860.

Soddisfa ad un sentito bisogno perocchè provvede ad una comoda e diretta comunicazione colla Corsica provvedendo una strada che mette là, dove pur tuttora, sebbene la strada non vi sia, approdano i vapori che fanno il servizio di Bonifacio.

Soddisfa ad un debito di giustizia dando una strada necessarissima a quella parte di Sardegna che sola fu del tutto e lungamente dimenticata nelle provvidenze di questo genere.

La vostra Commissione vi conforta quindi ad ammettere questa linea, solo osservando però che lo scopo principale della medesima, piuttosto che lo scalo del Parau, sia quello di Lungo-Sardo; che se la diretta da Lungo-Sardo a Tempio possa conservarsi in prima categoria, la diramazione al Parau

(178-A)

4

può bastare di seconda; ed in questo senso vi propone di modificare la dichiarazione legislativa che a quella linea si riferisce.

Nella seduta successiva a quella di cui sopra si disse (di entrambe si crede opportuno di riportare per documento della presente relazione letteralmente la parte che si riferisce alla materia di cui trattiamo), la Camera espresse pure un altro desiderio coll'ordine del giorno che venne eziandio testualmente citato nella relazione ministeriale.

Se non che la vostra Commissione male sa comprendere come si possa credere di rispondere al desiderio dalla Camera espressamente dichiarato in quell'ordine del giorno, la cui significazione fu così chiaramente esposta e sviluppata sia dal proponente che dagli opinanti in proposito; non si sa comprendere, ripetesi, come si possa credere di rispondere a quel desiderio col proporre la linea Nuoro, Orune, Bitti, Alà e Monti.

Evidentemente la linea, a cui in special modo si riferisce quell'ordine del giorno, è la linea orientale, è la linea che « da Cagliari per il Sarrabus, per l'Ogliastra, per Orosei, percorrendo tutta la riviera orientale, mette a Terranova... » come, a spiegazione dell'ordine del giorno stesso messo avanti, dichiarava il proponente.

Ma v'ha di più. A chi conosca le condizioni di quell'Isola, che, se fu infelice, ha, pelle mutate condizioni politiche, uno splendido avvenire; a chi miri alla sua posizione per rispetto alla Penisola; a chi pensi come e pel bene dell'Isola e per quello d'Italia sia importante di richiamare al mare quelle popolazioni che furono loro malgrado e contro la natura loro internate; a chi guardi all'importanza di questa costiera orientale, lungo la quale corrono tutti i servizi di vapori, e della quale non sempre si possono toccare ai tempi segnati tutti gli scali; a chi tutte queste cose consideri e pesi, può egli venire in mente il dubbio che importantissima fra tutte le linee che rimangono da stabilirsi pella Sardegna sia quella linea che fu detta ed è la orientale marittima?

Queste considerazioni, che non mancarono di sollevarsi nel seno della Commissione, vennero svolte di poi maggiormente ed avvalorate in un memoriale che, sotto la data del 27 marzo, sette fra gli onorevoli Deputati eletti da colleghi dell'Isola trasmisero alla vostra Commissione, e che si produce letteralmente a documento di questa relazione.

Se non che nel citato memoriale quegli onorevoli nostri colleghi, mentre stabiliscono chiaramente la preminenza della linea orientale litoranea, esprimono pure il desiderio che non venga lasciata da parte la linea che da Nuoro mette a Monti per Orune, Bitti, Buddusò ed Alà.

E certo la vostra Commissione avrebbe pur desiderato

di trovar modo di indursi ad appoggiare l'onesto desiderio; e l'avrebbe fatto se le circostanze del paese ed i bisogni dell'erario non la forzassero a stare in quei limiti soli che sono segnati dal più necessario, e non le facessero dovere, mentre viene a proporvi una nuova linea di 24½ chilometri oltre il progetto ministeriale, di vedere pure se non vi sia parte di quel progetto che offra mezzo ad economia.

(178-A)

E trovatasi in questo pensiero d'accordo col ministro dei lavori pubblici, essa ha creduto suo debito di proporvene la sospensione; sperando che Nuoro si troverà di tanto beneficata dalla nuova linea che per Orosei la metterà in comoda comunicazione con Siniscola, con Terranova, e con l'importante estesa che porta il nome della Baronia di Orosei, che la città ed il circondario di Nuoro non rimpiangeranno di vedere di qualche po' ritardata la strada che attraversa quella parte del suo territorio, per vero ben poco popolata, nella quale stanno Orune, Bitti, Buddusò ed Alà.

Un'altra non esatta interpretazione delle antecedenti deliberazioni del Governo e del Parlamento venne rilevata nel progetto ministeriale in quella parte in cui sembra ritenersi non decisa ancora quella questione che già venne sollevata e risolta, e che riflette il tratto della Centrale sarda che, dalla trasversale che congiunge Bosa ad Orosei per Macomer e Nuoro mette all'altra trasversale che riunisce Alghero e Terranova per Torralba ed Ozieri.

Egli è verissimo che nelle tornate del 5 e del 6 ottobre 1860, delle quali si danno gli estratti dei resoconti a seguito della presente, e nelle quali, relatore il sottoscritto, il Parlamento dava la sua approvazione ai due tronchi della Centrale che mettono da Gavoi ai campi di Orotelli, e dal ponte di Illorai a Botidda, si volle sostenere che questo secondo tronco non rispondeva al disposto della legge che stabiliva aveva la Centrale. Ma è pur vero, e basta ricorrere il sunto di quelle sedute per farsene convinti, che ed il Ministro dei lavori pubblici e la Commissione dimostrarono il contrario, e provarono come la Centrale, invece di essere condotta per Bitti e Buddusò e Monti, la si dovesse tracciare, come si tracciò di fatto, pel Goccano.

Onde è ben certo che a fronte di quelle dichiarazioni, a fronte della deliberazione sancita dal Parlamento, non si può dir più che quella questione non sia risolta; nè si può darvi ora altra soluzione, traendone motivo da quei poteri che la legge del 1850 affidava al Governo, e di cui il Governo usava già adottando quell'altra soluzione, che invano si volle impugnare nelle citate tornate del Parlamento in cui venne confermata.

Per questi riflessi la vostra Commissione vi propone di riportare nella prima categoria delle strade nazionali quel

(178-A)

tronco della Centrale sarda che al ponte di Illorai, dalla trasversale da Bosa a Nuoro, va a raggiungere in Ozieri la trasversale da Alghero a Terranova.

E qui pure non può farsi a meno d'indicare un tratto di strada che sarebbe per molte ragioni utilissimo prolungamento di questa Centrale; vogliamo dire quello che da Ozieri scendesse per la valle del Coghinis a Castelsardo, intersecando per via l'altra trasversale da Sassari a Tempio.

Ma quantunque si ravvisi utile questa strada che sarebbe come il complemento di quella Centrale sarda, di cui con tanto amore e con tanta intelligenza si discorse a lungo nelle tornate del Parlamento dell'aprile 1850, nelle quali si stabilì la rete principale delle strade della Sardegna, pur la vostra Commissione non crede, per le ragioni avanti esposte, proporvi la spesa relativa che per uno sviluppo di circa 70 chilometri riuscirebbe alla somma di lire 1,750,000.

Circa la strada descritta al numero 6 fra quelle di seconda categoria del progetto ministeriale, quella cioè da Macomer a Bosa per Cuglieri, si sollevarono gravi obiezioni nel seno della vostra Commissione che la persuasero a proporvi, di levar via la linea da Cuglieri a Macomer, e di aggiungere invece la linea che da Cuglieri per Riola e Donigala mette ad Oristano, innestandosi sulla strada che da Oristano va a Macomer presso la cappella di Nostra Signora del Rimedio.

La persuasero ad aggiungere questa seconda linea le gravi considerazioni che ne appoggiano l'importanza sia per ragione degli estremi che mette in comunicazione, sia per ragione dei luoghi che attraversa, sia ancora perchè sul litorale di ponente in una tratta, in cui questo litorale è possibile ad una strada non di enorme spesa, questa linea fa in parte quel servizio medesimo che la litoranea orientale per l'altro lato della Sardegna.

E voi vorrete pure dar peso all'approvazione che ottenne questa proposta dai segnatari di quel memoriale, di cui già abbiamo parlato, i quali ben certamente han ragione di essere tenuti per conoscitori dei bisogni dell'Isola.

La persuasero poi a proporvi la soppressione della linea da Macomer a Cuglieri le ragioni di economia già discorse, e l'osservazione che Macomer viene posta abbastanza utilmente in comunicazione con Cuglieri colla tratta da Suni a Cuglieri, mentre con Bosa è già in diretta ed ottima comunicazione attualmente.

Dovette pure la vostra Commissione volgere i suoi studi ad un'altra linea non compresa nel progetto ministeriale, quella che da Villanova staccandosi dalla strada della Mar-

millà per Baruminis, Guspini e Nuraghes va ad incontrare a Nurallao presso Isili la Centrale sarda. E lo dovette perchè le venne trasmessa analoga petizione dei comuni interessati, corredata di molti documenti destinati a porre in luce tutte le circostanze della pratica che riflette questa strada già stata dichiarata provinciale dal Consiglio divisionale di Cagliari nelle sue tornate dell'anno 1853, e pella quale già sono allestiti gli studi.

Presi ad esame tutti i relativi documenti e riflettendo come questa strada sia parte essenziale di quella trasversale che per Iglesias, per Villa-Cidro e Sanluri debb'essere condotta col tempo a continuare la linea che ora da Isili e Seui mette a Lanusei ed a Tortolì; riflettendo al vero bisogno di aprire ad Isili una comunicazione colla importante regione della Marmilla e col Campidano Cagliarese; tenuto pur conto delle ragioni che mossero già il Consiglio divisionale di Cagliari a scrivere nel 1853 questa strada fra le provinciali, e nel 1857 a deliberare che si facesse con un sussidio provinciale di lire 200 mila (la spesa totale essendo calcolata in lire 300 mila), la vostra Commissione vi propone di aggiungere questa linea a quelle di seconda categoria.

Gli onorevoli Deputati eletti dai collegi dell'Isola che firmarono il memoriale del quale si discorse, espressero ancora altri desiderii, rispetto ai quali non debbono tacersi le ragioni che non permisero alla Commissione di proporvene il compimento.

Essi, approvando caldamente la linea da Cuglieri ad Oristano, accennano al bisogno di una linea da Bosa ad Alghero a Porto-Conte a Porto-Torres a Castelsardo, per servire il litorale di ponente e di tramontana a quel modo medesimo col quale la litoranea orientale provvede pella costa di levante.

La vostra Commissione sente il bisogno di dichiarare prima ed avanti ogni cosa che certo a suo avviso la linea predetta ha molte ragioni per non essere trascurata, e che sarebbe certo molto desiderabile di poterla or pure sancire. È però ben certo, ed in ciò apertamente convengono gli onorevoli firmatarii del memoriale che si discute, che la sua importanza è di gran lunga inferiore a quella della litoranea orientale.

Se si volesse dar ragione di questa differenza, basterebbe il notare che la costa orientale è volta alla penisola italiana, verso la quale tendono tutti i principali commerci e si volgono i prodotti dell'Isola: basterebbe il ricordare il voto della Camera che la indicò specialmente. Poi se si prenda ad esame tronco per tronco, è da osservarsi: come quella tratta che da Bosa conduce ad Alghero, per la natura alpestre de' luoghi, per le condizioni della costiera dirupata, contro la quale infuriavano i venti di ponente, non si potrebbe certo condurre lungo il lido, ma bisognerebbe internarla per la valle del

(178-A)

fiume Bosa e del Temo a Monte-Leone e da Villanuova Monte-Leone per varcar poi quella catena di alture da cui origina il Temo, e quindi per l'opposto versante svilupparla per ripidi declivi per condurla a scendere per Valverde su Alghero. Ma considerato in sè questo tronco non può certamente riconoscersi come avente tutti quei caratteri d'importanza che in una strada nazionale si debbono riscontrare. Egli è certo che sarebbe da desiderarsi che una strada offrisse il mezzo ai comuni che stanno nelle valli del Temo e del fiume Bosa (Padria, Pozzo-Maggiore, Monteleone, Villanuova-Monteleone, ecc.) di portare i loro prodotti più facilmente a Bosa; sarebbe desiderabile che un'altra strada servisse il versante opposto che piove verso Alghero; ma la necessità di una strada che attraverso alle gravissime difficoltà locali unisca Bosa ad Alghero, non può sostenersi essere cotanta da superare quel limite entro il quale parveci debito, benchè incescevole, di arrestare le nostre proposte.

Certo quella strada, se si imprendesse dai Comuni, cui serve, riuniti in consorzio, noi non potremmo non trovar equo ed opportuno che lo Stato venisse a sussidiarla. Ma non si crede che sia da mettersi in linea colle strade che noi abbiamo segnate a carico esclusivo dell'erario pubblico.

La tratta poi che da Alghero a Porto-Conte o correndo lungo il litorale, o passando per la parte piana della Nurra, si volgesse a Porto-Torres, avrebbe il solo obbietto attuale di accorciare di alcun po' il tragitto da Alghero a Porto-Torres, obbietto utile bensì, ma non tale da costituire quella misura di necessità, nella quale la vostra Commissione credette di dover contenere le sue proposte.

Lo stesso si dica della linea da Porto-Torres a Castelsardo, la quale di molto minore importanza sarebbe certamente di quella che pur si lasciò non proposta, che da Ozieri scenderebbe a Castelsardo per la Valle del Coghinas.

Lo stesso dicasi per fine della linea che si vorrebbe aggiunta ancora da Ozieri o da Oschiri a Tempio, attraverso la Catena del Limbara per la Valle dei Curradori.

È bene notare che la linea Bosa, Alghero, Porto-Conte, Porto-Torres, Castelsardo, svilupperebbe all'incirca 130 chilometri, e costruendola anche colla minor dimensione delle strade di seconda categoria, importerebbe una spesa di circa lire 2,750,000.

Da tutti quasi i vostri uffici venne una raccomandazione ai vostri commissari di portare un diligente scrutinio sull'ammontare presunto delle linee proposte, circa le quali notavasi che di molte mancassero i progetti. Ed uno anzi di essi per ciò inclinava al partito che si limitasse la legge attuale a quella allocazione di fondi che potesse occorrere ad eseguire quelle tratte di cui già si hanno in pronto gli studii.

La vostra Commissione non poté ammettere questo sistema, contro il quale stava già un precedente del Parlamento, quello che riflette le strade della Sicilia, e per tutte quelle ragioni che ampiamente furono in quelle circostanze sviluppate in entrambe le Camere. Essa credette però suo debito esaminare con tutto studio gli elementi, sui quali si fondarono le presunzioni del Governo nello assegnare il preventivo di coteste opere non studiate ancora, per potervi dare un avviso in proposito, fondato a tutta quella misura di probabilità che in tale materia si può ragionevolmente sperare.

(178-A)

La spesa media di lire 24,000 al chilometro per le strade di prima categoria, risulta dai confronti delle spese fatte dal 1830 al 1839, sulle quali la Camera ha fra le mani una precisa e chiara relazione di quel distinto ingegnere che è l'ispettore Bella, direttore dei lavori eseguiti nell'Isola in quel periodo.

Nè v'ha ragione alcuna per dubitare di quel risultato. Chè anzi le strade già aperte, i mezzi migliorati di comunicazione fra l'Isola ed il continente, le condizioni nuove del regno, per cui non v'ha difficoltà ad avere materiali e uomini anche delle coste italiane più vicine all'Isola, il vedere che agli ultimi appelli già si apprestarono a concorrere gli appaltatori isolani, e già fra gli operai compaiono i Sardi, queste son tutte ragioni, per cui si debba piuttosto sperare una riduzione, non certo temere un aumento di spesa.

E posta questa misura per le strade cui si assegni una larghezza di sette metri, il prezzo di lire 24,000 al chilometro per le strade di seconda categoria rimane abbastanza giustificato.

Su queste basi valutando la spesa occorrente pelle strade proposte tuttora da eseguire, e risultanti dai quadri che uniamo a questa relazione, noi troviamo che essa ammonta in totale alla somma di L. 18,740,537

A rincontro della quale ponendo la somma proposta nel progetto ministeriale di » 14,400,000

Risulta in aumento una spesa di L. 4,640,537

E questa totale spesa noi vi proponiamo di ripartire sopra un periodo alquanto più lungo di tempo, nella misura stessa a un dipresso nella quale vi veniva proposto di ripartire le spese contenute nel progetto ministeriale, cioè sopra un dodicennio, assegnando ai primi undici anni un fondo di lire 1,500,000 caduno, ed il residuo, cioè la somma di lire 2,240,937, al dodicesimo anno.

Ciò facendo, voi seguirete pure in questa parte delle vostre deliberazioni quella misura che vien suggerita dall'ispettore Bella, la cui esperienza nella condotta dei lavori in Sardegna è per ogni riguardo attendibile.

(178-A)

Noi però non vi proponiamo di ripartire quest'annua allocazione fra le due categorie proposte. E ciò lo facciamo per due ragioni. In prima cioè per obbedire alla deliberazione presa dalla Commissione, e dalla quale è detto nella prima parte di questa relazione, cioè di non dare a questo riparto in categorie altra importanza fuor di quella che può derivarne dallo stabilimento delle larghezze assegnate a caduna di esse. — Ed in secondo luogo perchè ci parve assai più opportuno di lasciar libero nell'azione sua e nella estimazione della condotta dei lavori il Ministero dei lavori pubblici.

SIGNORI,

Tutte le deliberazioni sopra esposte, egli è bene il dichiararlo, vennero prese dalla vostra Commissione, previi gli opportuni concerti col Ministero dei lavori pubblici, che dichiarò di consentire nella medesima.

Certo è grave la spesa che noi vi proponiamo. — Noi però vi confortiamo a votarla di buon animo, ricordando le savie parole che a questo proposito vi diceva l'onorevole ministro delle finanze quando vi esponeva la situazione finanziaria del paese. Noi non sapremmo concludere meglio la nostra relazione che ripetendole.

« Quanto ai lavori pubblici il ministro delle finanze è interressato a che questi lavori si facciano, e si facciano il più presto possibile.

« Se non vi sono strade per cui possano trovar sfogo i prodotti, se non vi sono porti, in modo che il commercio rimanga impacciato, come può promuoversi l'agricoltura, come possono promuoversi i traffici, come può crescere l'industria, come può aumentarsi l'attività dei nostri concittadini, come può crescere la produttività e la ricchezza della nazione e come potrassi, per conseguenza, pagare le imposte che pure occorrono per sistemare davvero le nostre finanze? »

Il 20 giugno 1862

C. VALERIO, *relatore.*

Art. 1.

Sono dichiarate strade nazionali di prima categoria, nell'isola di Sardegna, quelle decretate dalle leggi 6 maggio 1880, n° 1032, e 24 ottobre 1860, n° 4582, colla diramazione di una nuova linea da Tempio al Parau e a Lungo Sardo.

Art. 2.

Sono dichiarate strade nazionali di seconda categoria le linee seguenti:

- 1° Da Decimomannu a Torralba;
- 2° Da Santurra a Oristano, detta della Marmilla;
- 3° Da Gonesa a Portoscuso;
- 4° Da Nuoro a Lanusei;
- 5° Da Macomer a Bosa per Cuglieri;
- 6° Dalla strada trasversale di Bosa presso il Tirso a Ozieri;
- 7° Da Sassari ad Alghero.

Art. 3.

Sono autorizzate le spese straordinarie di 8,800,000 lire per il compimento delle strade nazionali di prima categoria e di 3,500,000 lire per quelle di seconda categoria.

Art. 4.

Le spese straordinarie autorizzate coll'articolo precedente saranno iscritte in appositi capitoli dei bilanci dei lavori pubblici dal 1862 al 1872 inclusivamente, e ripartite d'anno in anno nel modo seguente:

	Strade nazionali di prima categoria.	Strade nazionali di seconda categoria.
Bilancio . 1862	L. 440,000	265,000
Id. dal 1863		
al 1871, annue L. 880,000		830,000
Id. 1872	L. 440,000	265,000

++ 9° Da Alghero a Porto Cervo.
10° Al Parau. Dalla strada di Tempio a Lungo Sardo.

Art. 1.

Le strade nazionali dell'isola di Sardegna saranno per ragione dell'ampiezza loro distinte in due categorie:

Quelle di prima categoria avranno una larghezza normale da ciglio a ciglio di metri sette.

A quelle di seconda si assegna una larghezza normale di metri sei.

Art. 2.

Sono dichiarate nazionali di prima categoria le strade:

- 1° Da Cagliari a Porto Torres per Monastir, Oristano, Macomer, Torralba e Sassari;
- 2° Da Cagliari a Terranuova per Muravera, Tortolì, Orosei e Siniscola;
- 3° Da Cagliari a Porto Palmas per Decimomannu, Siliqua ed Iglesias;
- 4° Da Sassari a Terranuova per Tempio;
- 5° Da Alghero a Terranuova per Torralba, Ozieri, Oschiri e Monti;
- 6° Da Bosa ad Orosei per Macomer e Nuoro;
- 7° Centrale, diramantesi dalla strada n° 1 a Monastir, passando per Isili, Laconi, Gavoi, e mettendo alla strada n° 6 e ai campi d'Oretelli; staccandosi quindi dalla stessa al ponte d'Illorai, e pel Gociano incontrando ad Ozieri la strada n° 5;
- 8° Da Cagliari a Tortolì, diramandosi dalla Centrale (n° 7) a Serri, e passando per Seui e Lanusei;

Art. 3.

Sono dichiarate nazionali di seconda categoria le strade:

- 1° Da Tempio a Lungo Sardo;
- 2° Da Decimomannu a Torralba; *alla Cantiniera di Marmilla sulla strada da Cagliari a Oristano;*
- 3° Della Marmilla;
- 4° Da Villamar a Nurallao;
- 5° Da Cuglieri a Bosa per Suni, sino all'incontro della strada da Bosa ad Orosei;
- 6° Da Cuglieri ad Oristano per Riola e Donigala fino all'incontro della strada da Cagliari a Porto-Torres alla cappella di Nostra Signora del Rimedio;
- 7° Da Sassari ad Alghero. Da Sassari sino all'incontro della strada da Alghero a Terranuova alla cantoniera di Scala Cavalli;
- 8° Da Gonnese a Portoscuso;
- 9° Al Parau. Dalla strada da Tempio a Lungo Sardo la

~~Parau~~

- 9° Da Nuoro a Monti.
- 10° Da Castel Sardo all'incontro della strada da Ozieri a Terranuova.
- 11° Da Alghero a Bosa per Villanova Monteleone.
- 12° Da Santurra a Siliqua.
- 13° Da Nuoro a Lanusei per Mamejada.

I 24,260,000.

I 1677.

I quindici

~~10. Da Nuoro a Lanusei per Mamoiada.~~

Art. 4.

È approvata la spesa straordinaria di lire ~~10,740,857~~ per l'compimento delle strade nazionali sopra indicate.

Art. 5.

La spesa straordinaria predetta sarà iscritta in appositi capitoli dei bilanci dei lavori pubblici dal 1862 al 1875, inclusivamente, ripartita in ragione di lire 1,500,000 per i primi ~~14~~ anni, e di lire ~~1,240,857~~ per l'ultimo anno.

I 1,760,000.

Approvato nella Camera del 9. luglio 1862.

Pellati

DOCUMENTI

I

ESTRATTO dei Rendiconti ufficiali delle tornate
della Camera dei Deputati

Tornata del 5 ottobre 1860.

*Discussione dello schema di legge per la costruzione
di strade nazionali nella Sardegna.*

PRESIDENTE. Segue all'ordine del giorno il disegno di legge per una maggiore spesa destinata alla costruzione di strade nazionali in Sardegna.

Esso si compone dei due seguenti articoli:

« Art. 1. È autorizzata la maggiore spesa di lire 641,177 in aggiunta a quelle approvate colle leggi 6 maggio 1850, numero 1032, e 20 novembre 1859, n° 3763, per la costruzione delle nuove strade nazionali di Sardegna.

« Art. 2. La maggiore spesa suddetta sarà iscritta per lire 250,000 sul bilancio 1860 del Ministero dei lavori pubblici per le antiche provincie del regno alla categoria 80, *Strade nazionali nell'isola di Sardegna*, e per le restanti lire 391,177 sullo stesso bilancio dell'esercizio 1861. »

La discussione generale è aperta.

Il deputato Asproni ha facoltà di parlare.

ASPRONI. Dal proemio di questa legge rilevo che si vorrebbe costruire un tronco stradale dal Tirlo per Botidda ad Ozieri. Non v'ha dubbio che una strada che metta in comunicazione il Goccano col centro dell'isola, e specialmente colla città importantissima di Ozieri, è non solo di evidente utilità, ma di necessità. Qualora però con questa strada s'intendesse dare esecuzione alla rete stradale decretata nella legge del 6 maggio 1850, nella quale, all'articolo 2, era sancito che la strada dai Campi di Orotelli si dirigesse a Monti, io dovrei oppormi con tutte le forze mie, perchè allora il senso e lo spirito della legge sarebbero offesi, e l'interesse del centro della Sardegna sarebbe pregiudicato.

Desidero che il signor ministro mi dica se con questa legge intende abbandonare l'idea dell'altra strada importantissima ed essenziale che dovrà partire da Nuoro, traversare Orune, Bitti e Alà e fare capo a Terranova.

(178-A)

Se così non si facesse, la Sardegna si troverebbe per un quinto del suo territorio destituita affatto di strade, con danno inestimabile di quelle popolazioni finora troppo dimenticate.

Per supplire a questo difetto, i Consigli provinciale e divisionale di Nuoro avevano deliberato che la strada destinata a congiungere Nuoro con l'Ogliastra passasse per il cospicuo villaggio di Fonni, affinché si potesse poi diramare una tratta a Petras-Fictas sopra Gavoi per l'accesso più facile al porto di Cagliari, e in tal guisa correggere i tanti sbagli che hanno fatto gli uffiziali del genio deviando la strada dalla sua linea naturale, come lo richiedevano i generali bisogni dei popoli delle montagne dell'isola.

Ora di questa strada non se n'è fatta mai più menzione. Se il ministro intende completare questa rete di strade e accettare che si ampliino le vie di comunicazione, si completino gli studi delle linee già decretate, si costruiscano, e al tempo stesso si estenda il beneficio a tutte le parti dell'isola, io non avrei che ad esprimere la mia soddisfazione; altrimenti mi riservo di fare alcune osservazioni che reputo gravi e degne dell'attenzione della Camera.

Desidererei che il signor ministro dichiarasse se intende accettare l'idea di completare il sistema stradale, promuovendo gli studi per nuove linee e attivando i lavori nella linea che è già stata approvata dal Consiglio provinciale e dal Governo, della quale linea non s'è fatta alcuna menzione dal Ministero e dalla Commissione.

JACINI, *ministro dei lavori pubblici*. Io dichiaro che colla presente legge non si è fatto altro che applicare il disposto della precedente legge 6 maggio 1850. Riguardo a questa fu allora adottata la dicitura nella Camera dei deputati: « strada da Cagliari a Terranova, diramando da Monastir, e passando per il centro dell'isola, » nè mai si parlò che la strada dovesse passare per Bitti e Alà, piuttosto che per Ozieri. Si lasciò che il Governo, dietro maturi studi, determinasse la scelta.

Dopo una lunga discussione fatta nella Camera elettiva appunto intorno ai varii possibili tracciati, fu dietro la proposta del deputato Menabrea che la Camera approvò una formola generica, onde non fosse pregiudicata la quistione della preferenza.

Anche in Senato si discusse il medesimo argomento, anzi la Commissione del Senato soggiunse nella sua relazione: « non si accenna alcun punto intermedio fra Gavoi e Monti, perchè si richiedono all'uopo studi comparativi per determinare la miglior direzione della via in quell'intervallo; » dal che si evince come fossero pienamente approvati gl'intendimenti della Camera elettiva. Quindi la dicitura fu adottata come segue: « da Cagliari a Terranova, diramando da Monastir, e passando per Isili, Laconi, Gavoi, Campi d'Orotelli e Monti, »

senza fare menzione del tracciato che si doveva seguire dai Campi d'Orotelli a Monti.

(178-A)

Dopo ciò il Governo, fatti fare accurati studi e dagli ingegneri provinciali e dall'ispettore Bella che fu anche relatore nel Consiglio permanente, non crede possa esservi il minimo dubbio sulla preferenza da darsi alla direzione di Ozieri anziché a quella di Alà e di Bitti. E in ciò il Governo non crede di aver fatto altro che applicare la legge 1850 e nella lettera e nello spirito.

Se poi l'onorevole Asproni si lamenta che quella parte dell'isola da lui accennata sia stata lasciata da parte, e se crede conveniente che anche a traverso di essa si stabilisca una strada, allora non esiterò io pure a dire riguardo a questa altra questione, senza poter assolutamente impegnarmi, in quanto ad un tracciato da stabilirsi, che non ritratto ciò che ho detto poc'anzi nell'occasione in cui si discusse la precedente legge; cioè io riconosco che specialmente in alcune zone della parte orientale dell'isola si dovranno necessariamente costruire nuove strade.

PRESIDENTE. Il deputato Asproni ha facoltà di parlare.

ASPRONI. Vedendo il signor ministro disposto a promuovere nuove strade per completare la rete già stabilita nell'isola e mettere specialmente la parte orientale, che è quella che più ne difetta, in comunicazione colla penisola italiana, attese anche le mutate circostanze per gli straordinari avvenimenti attuali, io non starò qui ad intavolare una disputa sulla preferenza da darsi alle due linee in questione: dico però, per onore del vero, che la linea che era designata dalla legge parte dai campi di Orotelli a Monti; che Monti non è Ozieri; che per qualunque regione dovesse passare questa strada certamente non potrebbe rivolgersi ad Ozieri senza pervertire la lettera e lo spirito della legge, e senza grave incomodo di tutta la parte centrale e orientale dell'isola; che queste ragioni sono state svolte e ripetute nei Consigli provinciali e divisionali di Nuoro, giudici competentissimi della materia, e dei quali facevano parte ambi i rappresentanti dei comuni più interessati, votando sempre quasi all'unanimità.

Detto questo, soddisfatto che il signor ministro riconosce la necessità di far queste strade, senza dimenticare l'altra che da Nuoro conduca per Bitti e Alà a Terranova, anzi di ampliare la dotazione secondo i nuovi bisogni e i progressi della civiltà, m'acqueto, e prego lo stesso ministro e la Camera di accettare e approvare il seguente ordine del giorno che depongo sul banco della Presidenza.

Esso è così formulato:

« La Camera, notando le mutate circostanze della Sardegna per i grandi avvenimenti compiuti, invita il Ministero a voler intraprendere nuovi studi, nello scopo di completare le reti stradali dell'isola, e specialmente una linea per la costa orien-

(178-A)

16

tale che metta in comunicazione l'isola col continente italiano. »

PRESIDENTE. Il signor ministro accetta quest'ordine del giorno?

JACINI, ministro per i lavori pubblici. Siccome quest'ordine del giorno compendia in sostanza le idee da me poc'anzi esposto; non ho alcuna difficoltà ad accettarlo.

PRESIDENTE. Il deputato Asproni ha facoltà di parlare.

ASPRONI. A maggior lume ed efficacia della buona volontà del signor ministro, al quale rendo vivi ringraziamenti, io lo metterò in avvertenza sulla necessità di fare le seguenti osservazioni:

1° Di diramare una linea da Cagliari per il Sarrabus, l'Ogliastra, Orosei, percorrendo tutta la marina orientale a Terranova; la quale linea potrà essere spinta sino al Garau verso la Maddalena, e facilitare in tal modo le comunicazioni colla Corsica.

2° Procurare di mettere tutte le montagne che sono prive del beneficio delle strade in comunicazione con questa linea, come sarebbe Nuoro per Stali a Siniscola.

Prego il signor ministro di aver presenti queste considerazioni, poichè se getterà uno sguardo sulla carta vedrà che un quinto dell'isola non ha un palmo di strada. Tale e tanta è la estensione da Nuoro a Terranova, comprese le montagne a partir da Bono ai Salti di San Teodoro.

PRESIDENTE. Trattandosi di votare, debbo prevenire la Camera che non è in numero, poichè non vi sono più presenti che 134 deputati. Verrà pertanto questa legge messa all'ordine del giorno per domani.

La seduta è levata alle ore 4 1/2.

Tornata del 6 ottobre 1860.

Seguito della discussione del progetto di legge concernente la costruzione di nuove strade nazionali in Sardegna.

PRESIDENTE. Dopo chiusa la discussione generale sul primo schema di legge che si trova all'ordine del giorno, per la costruzione di strade nazionali nella Sardegna, l'onorevole Asproni propone questa risoluzione:

« La Camera, notando le mutate circostanze della Sardegna per i grandi avvenimenti compiuti, invita il Ministero a voler intraprendere nuovi studi nello scopo di completare le reti stradali dell'isola, e specialmente una linea per la costa

orientale che metta in comunicazione l'isola col continente italiano. »

(178-A)

Sarà bene di aggiungere dopo *specialmente*, di studiare una linea.

Metterò ai voti questo voto motivato.

VALERIO, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Il relatore della Commissione ha facoltà di parlare.

VALERIO, *relatore*. Mentre a nome della Commissione io dichiaro che essa non si oppone, anzi appoggia questa risoluzione motivata stata accettata dall'onorevole signor ministro, debbo però dichiarare a nome della Commissione stessa che, malgrado tutta la buona volontà di non fare una discussione, non potrebbe essa stare sotto l'impressione delle parole colle quali l'onorevole signor Asproni ha presentato quest'ordine del giorno; di quelle parole, cioè, colle quali, conchiudendo che colla legge, della cui sanzione si tratta, non si eseguisce nel suo spirito e nella sua lettera la legge del 1850, si verrebbe inclusivamente a dare un biasimo al Ministero che l'ha presentata, alla Commissione che l'ha appoggiata, ed anche al corpo degl'ingegneri che hanno proposto il tracciamento che si propone di seguire.

Io ripeto che non intendo di entrare in una lunga discussione, e ve ne sarebbe materia.

Per darne una prova alla Camera, le ricorderò che questa discussione ha già trattenuto la Camera in due o tre sedute, se non faccio errore, negli anni 1850 e 1854. Nell'aprile 1850, quando si trattava di statuire sulla rete delle strade ferrate della Sardegna, il Ministero non proponeva la linea di cui si discute, proponeva solo le seguenti, cioè:

- 1° Da Cagliari a Porto-Torres;
- 2° Da Bosa a Macomer, a Nuoro, ad Orosei;
- 3° Da Alghero ad Ozieri ed a Terranova;
- 4° Da Seui a Tortolì.

La linea da Cagliari per Gavoi, Campi d'Orotelli e Monti a Terranuova, venne proposta nella seduta del 2 aprile 1850 dal relatore della Commissione deputato Santarosa (della cui recente perdita dolorosamente ci lamentiamo) e dal deputato Lorenzo Valerio, il quale indicava la necessità d'una linea che, passando per Isili e mantenendosi, per quanto fosse possibile, centrale all'isola, andasse a raggiungere Terranova.

Dopo lungo sviluppo delle varie opinioni in merito si venne in quelle sedute a discutere essenzialmente circa la direzione da assegnarsi a quella linea quando da Cagliari fosse stata spinta sino ad Isili. V'era veramente chi avrebbe voluto che questa strada avesse volto a Nuoro e quindi a Terranova; il relatore della Commissione invece ed il Ministero insistevano perchè questa linea, come quella che è condotta attualmente dal progetto di cui trattiamo, passasse pel Goccano.

Dopo questa discussione s'adottò finalmente la redazione

(178-A)

proposta, la quale, indicando che la linea da Isili deve andare a Gavoi, da Gavoi ai Campi di Orotelli, e da Orotelli a Monti, lascia appunto il Ministero in fronte a tre linee: l'una, cioè quella a destra, la quale si potrebbe chiamare linea orientale, che, percorrendo parte della trasversale da Macomer fino a Nuoro e da Nuoro per Bitti ed Alà, potrebbe andare a Monti; la seconda, quella diretta che dai Campi d'Orotelli va direttamente a Monti per Osidda e Buddusò; la terza finalmente, che è quella appunto adottata dal Ministero, la quale, rimontando per breve tratto la strada da Nuoro a Macomer sino a servirsi del ponte attuale sul Tirso, voige per Bolotana, Illorai, Esporlatu, Burgos, Bolidda, Bono e vari altri importanti borghi del popolato Goccano ad Ozieri, importante centro di questa fra le più popolate e più fiorenti regioni. Da Ozieri perfino, toccando presso Nugheddu, va a Monti e da Monti a Terranova.

Ora io dico che gl'ingegneri, proponendo questa linea ed il Ministero adottandola, eseguirono per l'appunto fedelmente quanto prescriveva lo spirito e la lettera della legge del 6 maggio 1850.

Quando infatti trovavasi il Ministero a fronte di queste tre linee doveva fra di esse eleggere quella che fosse la più centrale, che servisse ad un maggior numero di popolazione, ed infine che fosse la più economica. Ora queste tre condizioni si sono, non occorre dimostrarlo, ottenute colla linea che ci si presenta, e non credo che un ingegnere che conosca quelle località (ed io personalmente le conosco) avrebbe potuto ragionevolmente scegliere altra linea.

Queste cose ho creduto necessario di notare per non lasciare la Camera sotto l'impressione delle ultime parole colle quali il signor Asproni ha conchiuso la presentazione del suo ordine del giorno, il quale ordine del giorno io appoggio, del resto, sia personalmente, sia a nome della Commissione.

ASPRONI. Avendo io rinunciato a fare una discussione sopra questa materia, credo inutile tediare la Camera nel raccontarle i dettagli di questa questione.

Del resto non durerei molta fatica a dimostrare che Monti non è Ozieri e che Ozieri non è Monti.

Importava essenzialmente di dimostrare la necessità di far sì che un quinto della Sardegna non rimanesse senza una strada, e così sarebbe stato se si fosse eseguito questa tratta senza tener conto del versante orientale dell'isola, che è quello che le facilita le comunicazioni col continente italiano. Questa è la parte dell'isola che fu in addietro totalmente dimenticata, e si trova deserta, senza strade, senza mezzi di comunicazione.

Quando la Camera non volesse persuadersi della verità della mia asserzione, io tornerei a chiedere che essa, per essere meglio edotta a conoscere quelle località, permettesse un'inchiesta parlamentare sulla faccia dei luoghi, onde fosse conosciuta la verità; ma quest'inchiesta verrebbe così reci-

samente negata; certamente nè io nè i miei onorevoli colleghi della Sardegna avevamo bisogno di perdere il nostro fiato per far conoscere quali erano i veri e più pressanti bisogni dell'isola, e per quanto io abbia potuto dire non è nè sufficiente nè proporzionato alla gravità ed all'importanza della questione.

(178-A)

PRESIDENTE. Se più nessuno domanda la parola, metterò ai voti quest'ordine del giorno.

PANATTONI. Io chiederei al deputato Asproni se, invece di dire: « per mettere l'isola in comunicazione col continente, » non crederebbe meglio di dire: « per agevolare le comunicazioni dell'isola col continente. » (*Movimento d'ilarità e segni di assenso*)

PRESIDENTE. Pongo ai voti questa risoluzione colla variante testè proposta, che pare acconsentita dalla Camera.

(È approvata.)

II

Memoriale trasmesso alla Camera dagli onorevoli deputati Sanna-Sanna, Salaris, Cugia, Costa Antonio, Ferraciu, Meloni-Baille, Sineo.

Torino, 27 marzo 1862.

I sottoscritti, deputati dell'isola di Sardegna, sono stati ben contenti nel sapere come e quanto sia stato bene accolto dalla Commissione della Camera il progetto di legge pel compimento delle strade nazionali nell'Isola, poichè non solo mantenne il concetto del Ministero, ma vi fece in meglio qualche aggiunta e rettificazione.

Ciò non ostante i sottoscritti credono che quel progetto anche in tal modo modificato, non risponda pienamente nè alle condizioni topografiche ed economiche, nè ai bisogni dell'Isola. Sono anzi persuasi che se il Ministero avesse, nel tracciare le nuove strade da costruirsi, volta la sua attenzione ad un altr'ordine d'idee, si sarebbe presentato un diverso progetto più utile e più conforme ai bisogni ed ai voti delle popolazioni.

Ma oramai ai sottoscritti non resta altro mezzo che quello di prevalersi prima di tutto dell'opera benevola, intelligente e patriottica dei loro colleghi membri della Commissione su-

(178-A)

nominata della Camera per esaminare quel progetto. Ed è perciò che si affrettano a sottoporre al suo esame le seguenti osservazioni.

La legge del 1850 era informata al sistema ed al concetto di dotare la Sardegna di una linea principalmente longitudinale che solcasse l'Isola nel centro, e d'altre due trasversali che mettessero in comunicazione fra loro i porti intermedi posti a ponente ed a levante della Sardegna.

La legge testè presentata, mentre provvede al compimento delle linee progettate nel 1850, manca, in quanto alle nuove, d'un concetto veramente utile alle popolazioni, e più atto ad agevolare le relazioni commerciali dell'Isola col continente italiano.

Oltre la linea progettata nella Gallura da Tempio a Santa Teresa con diramazione al Parau, linea indispensabile per agevolare il commercio colla Corsica e per richiamare a nuova vita quelle fertili regioni, la Sardegna aveva oramai bisogno d'essere dotata di linee litorali che, mettendo in comunicazione fra loro i vari porti, attraversassero le più vicine e popolose borgate.

L'ordine del giorno adottato dalla Camera nel 1860 mirava, attese le mutate condizioni del continente d'Italia in rapporto all'Isola, a scopo siffatto.

Il Ministero ha creduto uniformarvisi progettando la nuova linea da Nuoro a Terranova. Ma, vi si è desso realmente uniformato? Quali sono i porti della costa orientale che essa mette in comunicazione fra loro? Quali cospicui e popolati paesi vicini agli stessi porti mette essa in comunicazione facile e diretta? Qual utile, da quella linea progettata, al commercio fra la costa orientale dell'Isola e il continente d'Italia?

Nissuno di questi augurati vantaggi si verificano in quella linea. Essa può essere, anzi sarebbe realmente utile alle poche popolazioni che si trovano fra Nuoro e Monti, ma non si raggiunge certamente lo scopo che la Camera s'avea prefisso in quell'ordine del giorno, e per conseguenza non si rende utile ad agevolare le relazioni commerciali fra i paesi vicini a quei porti, e tanto meno fra essi e i porti della costa occidentale d'Italia.

I sottoscritti non impugnano la linea da Nuoro a Monti per Terranova, che anzi vorrebbero anche vederla aggiunta e costrutta; ma se si trattasse di correre il rischio, che desidererebbero non si verificasse, di perdere per questa linea quell'altra che avrebbe a porre in comunicazione fra loro i porti e le popolazioni più vicine al mare della costa orientale, essi non esiterebbero un momento a pronunciarsi per la preferenza a questa linea litorale, che in realtà sarebbe foriera d'immensi risultati economici.

Questa linea litorale dovrebbe partire da Terranova, raggiungere Siniscola ed Orosei, quindi Dorgali e Tortoli, e da Tortoli traversando il Sarrabus per Muravera, far capo a Cagliari. Una linea in questa direzione avrebbe il vantaggio non

solo di mettere in comunicazione fra loro le più cospicue borgate della costa orientale, ma anche tutti i porti e tutti i seni frequentati dal commercio di cabotaggio.

Sarebbe poi troppo lungo e fors'anche superfluo l'enumerare tutti gli altri benefici che da tal linea n'avrebbero quelle feraci regioni in rapporto al continente d'Italia. Basti accennare che il Sarrabus per la fertilità dei suoi terreni aspetta vita e risorgimento da una strada che lo traversi; che le miniere ricche ed abbondanti di rame dell'Ogliastra, e di piombo argentifero di Sula fra Orosei e Terranova, non potrebbero senza tali strade che ne agevolassero i trasporti al mare, più estesamente e più utilmente coltivarsi; e che senza quei mezzi di comunicazione s'aspetterebbe invano che la coltura dei feracissimi terreni della costa orientale potesse estendersi e migliorare.

Sperano perciò i sottoscritti che la Commissione della Camera vorrà supplire a tal vacuo che presenta il proposto progetto di legge.

Ciò per quanto riguarda la costa di levante. Per l'altra di ponente il progetto di legge tace affatto; e senza la felice ispirazione della Commissione d'aggiungere una linea da Cagliari ad Oristano, la parte occidentale dell'Isola non avrebbe avuto alcun vantaggio da quest'opera benefica che va a sancire il primo Parlamento italiano.

Ma i signori membri della Commissione permetteranno ai sottoscritti di osservare che l'opera loro con tale aggiunta sarebbe interrotta a metà corso; poichè, se da Bosa ad Oristano si provvede con quella linea al bisogno ed al commercio delle popolazioni che si trovano in quella distesa, restano prive d'ogni beneficio di strade le altre popolazioni della costa occidentale che si trovano fra Bosa ed Alghero, e fra Alghero, Castelsardo e Porto-Torres, porti di mare specialmente frequentati da un attivo e frequente commercio di cabotaggio.

Lo stesso Ministero credette talmente utile la costruzione d'una linea da Porto-Conte a Bosa, che ha già provveduto per farsene al più presto gli studi tecnici.

La Commissione adunque compia l'opera sua aggiungendo la linea che costeggi i porti e tocchi le più cospicue e popolate borgate da Bosa a Castelsardo fino a Torres.

Un'altra osservazione si permettono i sottoscritti di fare a quel progetto, persuasi pur anche che sarà ben accolta; ed è che, costruendosi una linea da Santa Teresa a Tempio, essa dovrebbe estendersi da Tempio per la valle di *Curadori* fino a raggiungere nel punto più comodo e più vicino fra Ozieri e Oschiri la linea che conduce da Alghero per Ozieri a Terranova, alla quale, e precisamente ad Ozieri, fa capo la linea centrale da Cagliari a Terranova.

Adottandosi la costruzione di questo piccolo tronco si avrebbe allora il vantaggio d'avere anche una linea diretta da Cagliari a Santa Teresa, e di far risparmiare lungo tratto

(178-A)

di strada a quelli che dalla Gallura volessero recarsi pel centro dell'Isola fino a Cagliari e viceversa. In quanto agli altri vantaggi commerciali, i sottoscritti lasciano che meglio li esaminino e li apprezzino la Commissione medesima.

SANNA-SANNA — SALARIS — E. CUGIA — ANTONIO COSTA —
N. FERRACCIU — MELONI-BAILLE.

Il sottoscritto si unisce ai suoi colleghi per pregare la Commissione di aggiungere alle linee progettate dal Governo quella del litorale da Terranova a Cagliari, la quale, mettendo in comunicazione tutte le stazioni marittime della costa orientale con le terre interne suscettibili di maggiori prodotti, sarebbe sorgente di prosperità per l'Isola.

RICCARDO SINIO

Segue **DISTINTA** delle strade nazionali di cui nel precedente progetto di legge, colla indicazione di quelle delle medesime che sono in tutto od in parte già costrutte od in corso di costruzione.

II. — Strade nazionali di seconda categoria.

N° D'ORDINE		SVILUPPO CHILOMETRICO							
		ESEGUITE		IN COSTRUZIONE		DA ESEGUIRSI		TOTALE	
1	Decimomannu a Terralba	41	548	»	»	51	014	72	362
2	Della Marmilla	23	396	10	400	40	000	73	996
5	Da Villamar a Nurallao	»	»	»	»	26	000	26	000
4	Da Cuglieri a Bosa per Suni, sino all'incontro della strada da Bosa a Nuoro	»	»	»	»	16	248	16	248
5	Da Cuglieri ad Oristano per Riola e Donigala fino all'incontro della strada da Oristano e Macomer alla cappella di Nostra Signora del Rimedio	»	»	»	»	40	000	40	000
6	Da Sassari ad Alghero. Da Sassari all'incontro della strada da Alghero a Terranova alla cantoniera di Scala Cavalli	19	300	»	»	»	»	19	300
7	Da Gonnese a Portoscuso	»	»	»	»	10	432	10	432
8	Al Parau. Dalla strada da Tempio a Lungo Sardo al Parau	»	»	»	»	5	000	5	000
9	Da Nuoro a Lanusei per Mamoiada	8	064	»	»	69	775	77	839
Totali chilometri		95	1308	10	400	237	1469	340	3177

Riassunto.

Strade da eseguirsi:

Di prima categoria Chilometri 572,212 a L. 24,000 L. 15,755,088
 Di seconda categoria » 238,469 a » 21,000 » 3,007,489

Totali L. 18,740,957

Il 20 giugno 1862.

Il relatore

C. VALERIO

III

DISTINTA delle strade nazionali di cui nel precedente progetto di legge, colla indicazione di quelle delle medesime che sono in tutto od in parte già costrutte od in corso di costruzione.

I. — Strade nazionali di prima categoria.

N° D'ORDINE		SVILUPPO CHILOMETRICO							
		ESEGUITE		IN COSTRUZIONE		DA ESEGUIRSI		TOTALE	
1	Da Cagliari a Porto Torres per Monastir, Oristano, Macomer, Torralba e Sassari	235	000	»	»	»	»	235	000
2	Da Cagliari a Terranova per Muravera, Tortoli, Orosei e Siniscola	»	»	»	»	245	000	245	000
3	Da Cagliari a Porto Palmas per Decimomannu, Siliqua ed Iglesias.	90	911	»	»	»	»	90	911
4	Da Sassari a Terranova per Tempio	»	»	17	426	80	274	97	700
5	Da Alghero a Terranova per Torralba, Ozieri, Oschiri e Monti	146	435	»	»	»	»	146	435
6	Da Bosa ad Orosei per Macomer e Nuoro	124	134	»	»	»	»	124	134
7	Strada Centrale, diramantesi dalla strada n° 1 a Monastir, passando per Isili, Laconi, Gavoi, e mettendo alla strada n° 6 e ai Campi d'Orotelli; staccandosi quindi dalla stessa al ponte d'Illorai, e pel Goccano incontrando ad Ozieri la strada n° 5	65	320	36	623	121	382	225	325
8	Da Cagliari a Tortoli, diramandosi dalla strada Centrale (n° 7) a Serri, e passando per Seui e Lanusei	61	627	1	104	50	556	115	287
9	Da Tempio a Lungo Sardo	»	»	»	»	75	000	75	000
Totali chilometri.		721	2427	54	1153	572	1212	1348	2792

1648

1776

6

Torino 13 Febbrajo 1862

Ill^{mo} Signor Presidente,

Ho creduto che riuscirebbe utile
corredare il Progetto di Legge sulle strade
nazionali di Sardegna, di cui ebbe l'onore
di far apparire all'alta approvazione della
Camera lettrina, di una carta geografica sulla
quale fossero tracciate le Linee proposte
in quel Progetto.

Vi prego quindi inviarne
un numero di copie che formerà possa
a ciascuno Ufficio e alla Commissione
nell'istanza che sono chiamati a
fare di quella proposta di Legge.

colla speranza che ne potranno apparire,
per questo modo, più evidente la convenienza
e la necessità.

Ho l'onore di ripetermi coi sensi
della più distinta stima

Illmo Signor Onore

Urbano Rattazzi

Presidente della Camera dei Deputati.

Suo Devotissimo



**MINISTERO
DEI LAVORI PUBBLICI**

*Direzione 4.^a delle Acque
e Strade.*

*Direzione 4.^a delle Acque
e Strade.
N.° 14044.*

Indicare nella risposta la Div.^a ed il N.° della presente

Oggetto
*Strade nazionali
della Sardegna.*

*Alla Presidenza
della Camera
dei Deputati.*

Corina 20 Marzo 1862.

*Con suo memoriale la
Deputazione provinciale di
Bagliari dolendo si perchè la
strada da Buglieri ad Oristano
non sia stata compresa
nel progetto di legge per la
costruzione di Strade Naziona-
li nella Sardegna presenta-
to dal Ministero scrivente
nella tornata del 31. Genna-
jo ultimo, fa sue istanze per
che si promuova l'occorrenza
aggiunta presso la Commis-
sione incaricata dell'esame
del progetto anzidetto.*

*Oppero il sottoscritto si
onora rassegnare il memo-
riale in discorso alla Pre-
sidenza della Camera dei
Deputati con preghiera di vo-
lerlo comunicare alla Com-
missione su lodata per
quei riguardi di cui sa-*

ra per ravvisare merito.
Le avanzate istanze.

Il Ministro
fanno

1^{mo} ufficio = sospendere la legge = approvare soltanto la stesura
dei fondi che siano necessari per la prosecuzione dei tra-
valli in quelle strade che siano state decretate per legge
anteriore, e già in corso d'esecuzione e ciò per la considerazione
che non si debbono pregiudicare il nuovo sistema di legislazione
e strade, sul quale la Camera si chiamata a deliberare.

2^o ufficio = approvare la legge = emanata prima la questione della classificazione
stradale. dato ufficio mandato di fiducia al commissario; ritenuto oppor-
tuno procedere sin l'ora alla classificazione, investito il commissario
di fiducia nella stesura dei fondi d'accordo col Ministro; ritenuto
che il sistema proposto per la Sardegna è identico a quello
già approvato per la Sicilia = considerazione politica.

3^o ufficio = approvare la legge = non vuol restringere l'effetto a
quella strada che furono già stabilite per legge anteriore.

6^o ufficio = mandato ampio al commissario di approvare la legge; di
parti d'accordo col Ministro per le questioni tecniche e costi =
deroghe politiche = parità di trattamento.

9^o ufficio = mandato pieno di fiducia al commissario = limitato però di
approvare la legge in quelle parti che non si ravvisano
contrarie all'attuale legislazione stradale, e per esaminare
se la classificazione proposta corrisponda ai principii in
vigore.

7^o ufficio = Mandato di fiducia al commissario = assicurarsi anzitutto
se le previsioni nel progetto corrispondano effettivamente
al vero costo delle strade progettate, e ciò all'intento
di evitare credite supplementari. L'interpellanza del Ministro
quanto intenzioni egli abbia sulla ferrovia propriamente
ad effettuarsi in Sardegna.

Valerio = Come le questioni dei trattatisti = ancora alla difficoltà di
principio affrontata dal Biancheri = vede dov'è
trattata la questione in questo modo a Conoscenza che per
la Sardegna si stabilisce una certa strada divisa
in due categorie, cioè di 1^a e di 2^a? Se si risponde
affirmativamente, allora egli proporrebbe che si insie-
gano i principj regolatori delle due categorie.

Insausti Insausti approvano la proposta fatta da Valerio
ed ammette la divisione delle strade in due categorie.

Tanguinetti ammette la divisione delle strade in due categori-
e, per la parte puramente tecnica, ma non vuole
prejudicare il principio di cui la Camera
avrà a pronunciarsi.

Biancheri propone alla distinzione di categorie.

Insausti la legge attuale non ammette che strade carie-
li di ~~due~~ categorie e di distinzione di categorie
egli non vuole per ora pregiudicare la legge ma
vuole soltanto la distinzione di categorie per
solo portata tecnica, cioè dividere strade di maggior
o minore utilità, così è bene che le strade siano
costrette in ragione di tale utilità, per la loro
spettanza larghezza.

Argentieri di spiegazioni sulle strade di Sicilia.

Biancheri propone la questione pregiudiziale conforme al manda-
to del suo ufficio = la Commissione respinge.

Valerio propone che si voti la seguente questione: Le strade na-
zionali di Sardegna sono divise in due categorie, la prima
comprende quelle strade aventi una larghezza normale
di 7 metri: la seconda comprende le strade aventi
una larghezza normale di 6 metri. Si approva.

Tanguinetti propone che anzitutto si decretino le strade
che devono essere di 1^a categoria.

Valerio afferma che la legge dispone a questo riguardo
non essendovi per ora che si trattasse della questione.

La proposta Valerio avendo stata approvata, si decise
che fosse il 1^o articolo della legge.

Nell'articolata 2^{da} si dichiarava queste linee da hanno da ritenersi di prima di categoria - sono quelle decretate dalle leggi 6 maggio 1850. e 24. 6^{ta}. 1860, e la diramazione di una nuova linea da Cempio al Parano - a Lungo - Sardo. - si approssima -

Nell'articolo 3^o si comprendono le strade dichiarate di 2^a categoria
sotto due segmenti:

1^{re} De Simonin e Corallo

2^o = same within legs

3^o. dem 11

4: Winn

8° si determinano di modificarla come segue il 8° paragrafo;

Da Sui - Cagliari = Porto - Cristoforo Colombo, Dominica, e Capri.

67. Le del trineurio = sulla strada di Oritane

6^o Resta solo modificato nome Legge:

da Crudo a Monti, per Oruni, Baito, Badaggi e alla

7.^o ~~Influenza della traversale da Saffori, almeno per Uri,~~
all'incontro della traversale da Corralba ad Alghero —

Si approvano l'art. 14.^o salvo le osservazioni che Gattavino
fa: che non sono certe presuntive delle strade

Si approssima l'articolo 5^o ossia ultimo della legge.

È stata pure determinata che sia portata dalla 1^{ma} alla 9^{da} categoria le linee, o stazioni da Cuneo in Cuneo.

Il complesso delle leggi è approvato da voti 8. su 6.

E' nominato ^{SS} *Corsario* ^{SS} *Giovanni Pelatore* ^{L. On.} *Valerio*

April 15. Sun present. Uelen & Bailla - Rejentes - Sangre de
 Susana & Valeriano

Le. cornuta 1: unummaria 15 H. 7. defecit: ova in 2. ova
in toto 74 unummar

22. une poutre de la corniche de l'est, muraille

Bemisia sp. chondroclitica from Mexico
at Villavieja

so po. a. di superficie. In fine il Se. stabile ampliare lo Schiuma e loz-
per rispetto al volume propriato, ed alle esfe propriato; o loz-
le fusio a di fusione. Solamente che si può fare più utile di altre
che si riproducono meno.

Index for page 126. Over 200 pages for 10.000 18.000.000.

• a - country

lo studio numerate complete comprendente le distanze orientali
e le interne necessarie; operando la es. per, di il periodo di
tempo a seguito all' erigere. dell'industria
l'onorevole e l'elaborare per portare una filiera della proposta
de farsi, colli indicazione delle linee da seguire per l'ordine
di tempo.

Gruppo 11. Formata

Ateneo di Brancati, Jansen, Valerio
e Jansen

Gruppo 12. Formata

Ateneo di Brancati, Jansen, Jansen
Valerio.

Il cinque membri formate la commissione

Il relatore ha compilato in proposito il progetto

e della commissione per l'ordine delle proposte e per

Il presidente ha consigliato di prendere in considerazione

Si adda che si proceda

Il relatore Valerio ha negoziato degli studi fatti

dei comitati avuto col nostro e propone

1. aggiungere il 1.° la strada orientale

2.° la proposta la strada per l'ordine delle

3.° per la strada la strada del Parco e

1.° in 2.°

4.° a ripartire in prima la bella della

Centrale da l'ordine di ordine

5.° aggiungere la strada l'ordine a

Murallas

6.° l'ordine da l'ordine ad ordine

7.° la proposta la da l'ordine a l'ordine

8.° a ripartire la Spina per 2 anni

a ragione di 1.500.000 anni, ed alla

ultima anno 2.240.937.

Si propone

17. f. 8. sur Conception - Susan - Argentina - Valer
le moment a fin tout -

19. f. 2. par ne l'habitant.
Conception - Susan - Argentina - Valer
et a p. parer.

8. August 1862

Curiosum

Melon-Belle - Longueville - Bonheur - Ab
lars, Jean Valer -

1^{re} Union: Madoni } Neve ette Mont
Munetta } 89. Chel

Curiosum per se -

Se la Canella mole o. tura nel
fotina dege amant a allora
le Court pene avate et pomen
an. Longueville bisogni v. d. d. d. d.
me p. p. p. p. p.



Il nostro Ministro Segretario di Stato per i lavori pubblici è autorizzato a
presentare al Parlamento nazionale l'unito progetto di legge per completa-
mento della rete stradale dell'Isola di Sardegna ed è incaricato di
sostenere la discussione
Così Genova 1862

A large, flowing cursive signature, likely of Rinaldo Ossola, Minister of Public Works.

A small, illegible signature or stamp at the bottom right of the page.